

Anlagen:	Schlussbericht Nutzen-Kosten-Untersuchung Straßenbahn Darmstadt-Weiterstadt Bearbeitungsphase II, VKT 31.03.2006 Folgekostenrechnung, VKT, 01.11.2006 Lageplan
-----------------	---

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Beschluss des Magistrats vom

Zu 1. Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)

Der Endbericht zur 2. Bearbeitungsphase der NKU Straßenbahn Darmstadt-Weiterstadt liegt seit Ende März 2006 vor.

Als Mitfälle wurden untersucht:

Mitfall 1.1: Führung ab Darmstadt Hbf. Ostseite über Dornheimer Brücke, Michaelisstraße, Mainzer Straße, Riedbahn, Brücke über die BAB 5, Gewerbegebiet Weiterstadt, entlang der B 42 (Südlage), Brücke über die B 42, entlang der L 2094 (Westlage), entlang der Bahnstrecke (Südlage) bis Braunshardt Forststraße.

Mitfall 1.2: wie Mitfall 1.1, zusätzlich
Bau eines Verknüpfungspunktes Bahn/Bus/Straßenbahn in Weiterstadt südwestlich des Schnittpunktes der L 3094 mit der Bahnstrecke in Weiterstadt.

Investitionsvolumen und NKU-Faktoren nach vorliegendem Schlussbericht

Mitfall 1.1:	48,4 Mio. € (netto)	NKU-Faktor:	1,25
Mitfall 1.2	50,1 Mio. € (netto)	NKU-Faktor:	1,54

Wenn beim Mitfall 1.2 lediglich eine Verknüpfung zwischen Bus und Straßenbahn (ohne Bahn) möglich ist, beträgt der NKU-Faktor 1,40 (Sensitivitätsbetrachtung). Mit diesem positiven Ergebnis ist die Förderfähigkeit des Projektes gegeben.

Der Schlussbericht der NKU der Straßenbahn Darmstadt-Weiterstadt (zweite Bearbeitungsphase) wurde den Gremien der DADINA und der Stadt Weiterstadt bereits im Jahr 2006 zur Kenntnis gegeben. Zwischenzeitlich konnten noch offene Punkte geklärt bzw. präzisiert werden.

Die zweite Stufe der NKU wurde vom Land Hessen geprüft. Das Büro VKT hatte hierzu noch einen Fragebogen des Landes Hessen beantwortet und die NKU entsprechend überarbeitet.

Investitionsvolumen und NKU-Faktoren nach Prüfung durch das Land Hessen

Mitfall 1.1:	49,17 Mio. € (netto)	NKU-Faktor:	1,07
Mitfall 1.2:	50,87 Mio. € (netto)	NKU-Faktor	1,36

Die Förderfähigkeit der Maßnahme wird weiterhin bestätigt, es empfiehlt sich eine Weiterverfolgung des Mitfalls 1.2. Wenn beim Mitfall 1.2 lediglich eine Verknüpfung zwischen Bus und Straßenbahn (ohne Bahn) möglich ist, beträgt der NKU-Faktor 1,22 (Sensitivitätsbetrachtung).

Zu 2. Folgekostenrechnung

Im November 2006 legte das Büro VKT die Folgekostenrechnung der NKU für die Straßenbahn Darmstadt-Weiterstadt vor. Als Ergebnis wurde unter Berücksichtigung der Kosten der neuen Straßenbahnlinie und der Einsparung beim Busverkehr ein Betriebskostenzuschuss von € 840.000 pro Jahr (bezogen auf das Inbetriebnahmejahr 2012) errechnet. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in dieser nach den NKU-Regularien des Landes Hessen durchgeführte Folgekostenrechnung teilweise mit Annahme und Durchschnittswerten gerechnet wurde. Die spezifischen Kostensätze der HEAG mobilo sind hier z.B. nicht eingegangen. Deshalb kann das Ergebnis der Folgekostenrechnung nur eine Annäherung an die tatsächlich entstehenden Betriebskosten darstellen. Unter 4. wird der Betriebskostenzuschuss deshalb unter den spezifischen örtlichen Bedingungen berechnet.

Betriebskostenzuschuss nach Folgekostenrechnung: 840.000,-- €/pro Jahr

Zu 3. Investitionskosten

Ergänzung nach Vorliegen des Schlussberichtes

- Zusätzliche Investitionskosten in Höhe von insgesamt € 767.000 fallen durch eine notwendige Fußgängerüberführung an der neuen Straßenbahnhaltestelle „Mainzer Straße“ (€ 700.000) und Maßnahmen an den Bushaltestellen „Weiterstädter Hallenbad“ und „Weiterstädter Sandstraße“ (€ 15.000) an. Der NKU-Faktor ändert sich hierdurch nur unwesentlich, dies wurde bei der Prüfung der NKU durch das Land Hessen berücksichtigt.
- Es liegt ein Schreiben des Hessischen Verkehrsministeriums zu den Fördermitteln für die Maßnahme vor. Hierin wird eine Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) prinzipiell in Aussicht gestellt. Die konkrete Förderhöhe wird nicht genannt. Es wird deshalb eine günstigere und eine weniger günstigere Annahme getroffen.
- Die DB Station und Service AG plant den Ausbau der Bahnsteige des Bahnhofs Weiterstadt. Zu gegebener Zeit ist zu entscheiden, inwieweit der mögliche Verknüpfungspunkt mit der Straßenbahn nach Weiterstadt hierbei zu berücksichtigen ist. Dann wäre eine Verschiebung der Bahnsteige nach Westen wünschenswert.
- Die Stadt Darmstadt hat mit dem Land Hessen geklärt, dass eine zusätzliche Ertüchtigung der sanierten Brücke am Dornheimer Weg für die Straßenbahn nach Weiterstadt förderfähig wäre.
- Im Bereich der geplanten Straßenbahnhaltestelle „Im Rödling“ soll die Straßenbahntrasse gemäß Bebauungsplan der Stadt Weiterstadt um ca. 100 m nach Süden verschoben werden. Nach der Kreuzung mit dem Gehaborner Weg erfolgt eine Verschwenkung in die ursprüngliche Lage an der B 42.

Die Bau- und Planungskosten betragen für den Mitfall 1.2 insgesamt € 50,87 Mio. (netto). Hiervon entfallen nach Belegenheit auf Grundlage einer Aufstellung des Büros VKT € 22,4 Mio. (44%) auf die Stadt Darmstadt und € 28,47 Mio. (56%) auf die Stadt Weiterstadt. Bei einer Kostensumme von € 50,87 Mio. (netto) ist mit förderfähigen Kosten in Höhe von ca. € 42 Mio. zu rechnen. Bei der zurzeit üblichen Förderquote von 80 % der

förderfähigen Kosten und einer Aufteilung nach Belegenheit verbleibt ein kommunaler Eigenanteil von insgesamt € 17,27 Mio. (Stadt Darmstadt = € 7,60 Mio., Stadt Weiterstadt = € 9,67 Mio.). Bei einer geringeren Förderquote von 60 % der förderfähigen Kosten verbleibt ein

kommunaler Eigenanteil von € 25,67 Mio. (Stadt Darmstadt = € 11,30 Mio., Stadt Weiterstadt = € 14,37 Mio.). Wenn der Förderantrag von der HEAG mobilo GmbH gestellt wird, kann mit den Nettokosten gerechnet werden. Bei Antragstellung durch die Kommunen muss die Mehrwertsteuer zusätzlich berücksichtigt werden, sie ist dann aber förderfähig.

Investitionskostenanteil Stadt Darmstadt nach Förderung

bei 80 % Förderung: 7,60 Mio. € (netto)

bei 60 % Förderung: 11,30 Mio. € (netto)

Zu 4: Betriebskostenzuschuss

Die HEAG mobilo GmbH hat die Kosten für die Mehrleistungen im Straßenbahnbereich für die neue Linie unter Berücksichtigung der heutigen Rahmenbedingungen mit € 2,9 Mio. pro Jahr angegeben. Als ergänzendes Bussystem werden die Linien F, 5513 und 5515 betrachtet. Die Linie 5506 wird nicht betrachtet, da sie in der Zuständigkeit des RMV liegt.

Die Berechnung der Kosten des zukünftigen Bussystems erfolgt nach den Sollkosten der DADINA. Hierbei ist gegenüber der NKU im Hinblick auf die Betriebskostenreduzierung eine Optimierung der ergänzenden Buslinien in Darmstadt enthalten. Die Linie F wird anstatt zum Hauptbahnhof zur Windmühle geführt und ersetzt damit die in der NKU vorgesehene Linie „NW“ zwischen Luisenplatz und Windmühle. Die Linie „NW“ muss in das Liniennetz integriert werden, da ein reiner Shuttlebetrieb verkehrlich und wirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Weitere Möglichkeiten können in der Umsetzung des Projektes geprüft werden. Ggf. können sich u. g. Betriebskosten dadurch noch insgesamt erhöhen (ca. € 50.000 bis 100.000).

Bei den Einnahmen werden sowohl die gemäß NKU bei Realisierung des Projektes zu den erwartenden Mehreinnahmen als auch die vorhandenen Einnahmen der einbezogenen Buslinien eingerechnet. Die vorhandenen Einnahmen werden nach den Verkehrsbeziehungen entweder der neuen Straßenbahnlinie oder dem ergänzenden Bussystem zugeordnet. Es ist mit einem jährlichen Betriebskostendefizit von ca. € 600.000 zu rechnen.

Es wird vorgeschlagen, das Betriebskostendefizit für das Gesamtsystem Straßenbahn / Bus zu betrachten, da die Buslinien 5513 und 5515 eine Zubringerfunktion haben und die Buslinie F ebenfalls von der Straßenbahnplanung stark tangiert ist. Deshalb wird eine Aufteilung des gesamten Betriebskostendefizit nach dem Streckenanteil der Straßenbahn empfohlen. Dies würde zu einer Dreiteilung der Betriebskosten (jeweils ca. € 200.000 pro Jahr) zwischen der Stadt Darmstadt, der Stadt Weiterstadt und der DADINA führen.

Betriebskostenzuschuss nach Überarbeitung

der ergänzenden Buslinien: 600.000 € / pro Jahr

Anteil der Stadt Darmstadt: 200.000 € / pro Jahr

Anteil der Stadt Weiterstadt 200.000 € / pro Jahr

Anteil der DADINA: 200.000 € / pro Jahr

Zu 5: Trassensicherung

Eine Trassensicherung auf dem Gebiet der Städte Darmstadt und Weiterstadt ist vorzunehmen, damit eine Realisierung möglich bleibt.

Darmstadt, 14. Januar 2009
III wei-aß Nst. 3937

Anlagen

Der Dezernent III:

Der Dezernent VI:

Klaus Feuchtinger
Stadtrat

Dipl.-Ing. Dieter Wenzel
Stadtrat